

Material, Technik und Methoden der Erhaltung - oder: Haben wir unsere instinktive Sensibilität verloren?

Meyer-Friese, Boye

Veröffentlichungsversion / Published Version
Konferenzbeitrag / conference paper

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Meyer-Friese, B. (2002). Material, Technik und Methoden der Erhaltung - oder: Haben wir unsere instinktive Sensibilität verloren? *Deutsches Schiffsarchiv*, 25, 287-293. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52655-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► BOYE MEYER-FRIESE

Material, Technik und Methoden der Erhaltung – oder: Haben wir unsere instinktive Sensibilität verloren?

Vortrag unter dem Titel »Material and Techniques of Preservation or: Have we lost our Instinctive Sense?« gehalten auf dem 4th European Maritime Heritage Congress, »From Research to Operation« (4th Session), Barcelona, Juni 2001

Der normale Lebenslauf eines Schiffes beginnt mit der Planung und endet nach Jahren des Dienstes auf See entweder mit einem zu berichtenden Drama auf dem Grund des Ozeans, auf den Felsen und Sänden entlang der Küsten, oder, ohne öffentliche Aufmerksamkeit, auf einer Abwrackwerft, in einem Schlickbett oder in einer schmutzigen, verlassenem Ecke eines Hafenbeckens. Wenige Schiffe werden bewahrt und für neue Zwecke ins Leben zurückgeholt. Sie sind nun der Stolz privater Eigner oder sind Teil von Museumssammlungen. Einige von ihnen werden wieder in See geschickt.

Die Menschen im früheren Leben des Schiffes, die Schiffbauer und Seeleute, können nicht wieder zum Leben erweckt werden, und man kann sie auch nicht sammeln.

Die Kunst, Schiffe zu bauen, ist Jahrhunderte alt, hat sich verändert und entwickelt während des Ablaufs der Geschichte, hat Traditionen geschaffen und zerbrochen. Vor unserem geistigen Auge entsteht eine nicht enden wollende Reihe von Booten und Schiffen und ihrer Erbauer. Die Kunst, Schiffe zu fahren, ist genauso alt und hat eine gleiche Entwicklung und Tradition durchlaufen. Es ist leicht, sich die Masse der Seeleute vorzustellen, die diese Schiffe weltweit über die Ozeane segelten.

Die Kunst, ein Schiff zu führen, hat sich durch die Ziele der Eigentümer entwickelt, die diese dem Schiff und seiner Besatzung setzten. Die Zahl der Kapitäne ist unbekannt, die Namen der herausragenden werden immer noch genannt, über ihre Leistungen wird andauernd berichtet. Schiffbau, Schiffe und Seefahrt sind untrennbar von den Menschen, von denen, die Schiffe bauten und denen, die sie fuhren. Menschen sterben, Schiffe auch. Aber einige Schiffe überleben.

Die wichtigsten und dramatischsten Entwicklungen im Schiffbau und der Schifffahrt wurden im 19. Jahrhundert gemacht. Aber die schnellsten Veränderungen hat es in den letzten fünfzig Jahren gegeben. Baumaterialien und -techniken, Antriebe und Ausrüstung heutiger Schiffe haben nichts mehr gemein mit den Schiffen der Vergangenheit, außer, daß sie schwimmen. Und die Navigation, früher ein Teil der Seemannschaft, hat sich geradezu phantastisch verändert.

Aber mit der gleichen Schnelligkeit der Entwicklung ist das Wissen um die vorherige Generation der Materialien, Techniken und Fertigkeiten verschwunden. Dank der Historiker, der Archäologen und der Museen mit ihren fähigen Technikern können Wrackfunde rekonstruiert, Erhaltenes erklärt und Materialien identifiziert werden. Und so werden handwerkliche Fähigkeiten wiederbelebt. Kurz: was verschwunden war, kann wiederhergestellt werden.

Die Ergebnisse dieser Anstrengungen sind die Fahrzeuge: rahgetakelte Schiffe, Segelyachten, Dampfer, Motorschiffe, Boote, angetrieben von Menschenkraft, Wind oder Maschine. Sie bilden den farbenprächtigen Hintergrund bei Veranstaltungen wie Operation Sail, Hafengeburtstagen oder z.B. maritimem Kongressen. Und diese Fahrzeuge stehen im Mittelpunkt des Interesses bei den Veranstaltungen.

Es gibt zahlreiche Beispiele wiederhergestellter Schiffe, an denen Materialien, Techniken und Fertigkeiten, die zur »Rettung« dieser Objekte nötig waren, diskutiert werden können.

Wenn ich ein Museumsschiff-Fanatiker wäre, hätte ich für meine Ausführungen ein anderes Thema gewählt, nämlich einen Diskurs zu folgendem kleinen, aber höchst interessanten Problem: »Der Unterschied des Nietens deutschen oder schwedischen Puddlestahls beim Bau kleiner Schiffe; unter besonderer Berücksichtigung regionaler Nietmaße und den Einfluß auf diese durch die Kesselkonstruktion in England zwischen 1892 und 1899.«

Enthusiasten würden hingerissen sein, aber angesichts meiner Zuhörer und Leser erscheint mir das, wie Eulen nach Athen zu tragen.

Glücklicherweise für Sie und mich warnen mich außerdem meine Instinkte vor Gefahren. Somit wird der Diskurs ausfallen. Diese Entscheidung sollte niemanden enttäuschen, da doch so viel bedrucktes Papier zu dem Thema »Erhaltungsmaterialien und -techniken« in den letzten fünfundzwanzig Jahren produziert wurde. Dies beweist zumindest, daß »Erhaltung« eine sehr starke Bewegung ist, nicht nur bei Geschichtswissenschaftlern und Museologen, einschließlich der Archäologen, sondern auch und besonders bei den Laien-Enthusiasten. Nicht zu vergessen die Werfteigner, Ausrüstungshersteller, Magazinverleger, Skipper und Touristenmanager, die alle ihren Lebensunterhalt mit alten Schiffen verdienen. Es ist ein großes Geschäft, nicht wahr?

Erwiesen ist auch, daß umfängliche Teile der Forschungen zu Material, Technik und Methoden der Erhaltung notwendigerweise schon gemacht worden sind, um das Geschäft in Gang zu halten; denn viele Restaurierungsprojekte sind schon weit fortgeschritten oder sogar abgeschlossen. Jeder des Lesens Kundige findet dazu zahllose Publikationen. Und natürlich können Sie die erhaltenen Fahrzeuge besichtigen und studieren, wenn diese Ihren Heimathafen besuchen oder Sie selbst an den Veranstaltungen teilnehmen. Lesen Sie nur die jährlichen Programme für die zahlreichen »maritimen« Treffen in der ganzen Welt. Es ist schon erstaunlich, wie viele »traditionelle Schiffe« gegenwärtig über die Meere segeln.

Dies alles bedenkend müssen wir feststellen, daß das endgültige Ergebnis aller konzentrierten Kraftanstrengungen, die zielgerichtet auf das zu erhaltende Schiff geleitet sind, ein hübsch lackiertes Stück ist, ein Ding, etwas, worauf man buchstäblich seine Hand legen kann. Nicht weniger, aber, ob wir es nun mögen oder nicht, auch nicht mehr.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung unseres maritimen Erbes gibt es keinen Zweifel, daß es unsere Pflicht ist, alte Schiffe aus dem Schlick zu ziehen oder sie auf dem Wege zur Abwrackwerft abzufangen. Und das Stück wird überleben, dank unserer Ethik, unserer Macht und unseres Geldes – wenn wir dieses denn haben. Und wir haben die Schiffe zu bewahren und sie zu pflegen, besonders dann, wenn wir mit ihnen wieder zur See fahren wollen.

Aber all die Zeit, in der ich mich mit der Erhaltung alter Schiffe beschäftigt habe, wurde ich von Fragen bedrängt: Warum beschränken sich die Leute bei der Erhaltung des maritimen Erbes nur auf die Restaurierung und Bewahrung des Schiffes? – und: Warum sind die »Groß-Stagen« der Mannschaftsleistung auf einem Schiff in See – die Seemannschaft, die Navigation, die Schiffsführung – von so geringer Bedeutung bei der Erhaltung unseres maritimen Erbes?

Ich fand Antworten von unterschiedlichen Standpunkten: Die erste Antwort ist einfach, menschlich und angemessen, aber frivol: die Leute mögen ausgefallene und glänzende Dinge, insbesondere dann, wenn sie ein schmutziges Arbeitsboot in eine kunstvoll gefertigte Yacht verwandeln

können. (Nebenbei, den Wandel von Identität konnte ich auch bei Mannschaftsmitgliedern solcher Schiffe beobachten, wenn sie ihre Fahrzeuge betraten.)

Die zweite Antwort ist bestimmt vom Gesetz, daß jede Kraft den Weg des geringsten Widerstandes geht. Bezogen auf unser Problem bedeutet das: Es ist leichter, ein Schiff zu erhalten, als Wissen. Es ist leichter, Wissen zu erhalten, als Fertigkeiten. Es ist leichter, Fertigkeiten zu bewahren, als die Sinne zu schärfen.

Die dritte Antwort ist nicht so schnippisch, ist ernster und hat einen traurigen Aspekt: Ja, wir haben die instinktive Sensibilität für die See nahezu verloren!

Und warum sollten wir uns aufgerufen fühlen, diese Sensibilität wieder zu beleben? Erstens, weil sie ein integraler Bestandteil unseres maritimen Erbes ist. Zweitens, weil sie auch ein integraler Bestandteil unserer modernen Sicherheit auf See sein sollte.

Natürlich fahren wir unsere »historischen Schiffe« mit neuestem Wissen und modernen Methoden und oft, heimlich versteckt, mit moderner Ausrüstung. Das ist notwendig, wegen der geltenden Regeln zur Sicherheit auf See. Wir alle stimmen darin überein. Veraltetes findet keinen Gebrauch mehr. Darum erscheint es nutzlos, »historische Seemannschaft« gleichermaßen zu beleben wie alte Schiffe. Aber diese gegenwärtigen Bedingungen bewirken einen Verlust in unserem maritimen Erbe.

Mein Wunsch ist, daß Seemannschaft, »historische Seemannschaft«, zum zentralen Interesse derjenigen wird, die sich für den Erhalt jedes Teils des maritimen Erbes verantwortlich fühlen.

Dreitausend Jahre entwickelter Fertigkeiten und Gefühl für die See, von Generation zu Generation weitergegeben, dürfen nicht in die Mülltonne der Geschichte geworfen oder in Bibliotheken und Archiven begraben sein, nur weil wir in der glücklichen Lage sind, in den Zeiten von hydraulischen Winden und GPS zu leben!

Sehr oft sind erhaltene, alte Schiffe der Spielplatz für gerade erfundene »traditionelle Folklore«. Tatsächlich sind das die »Bestseller«! Aber es ist beschämend, mit ansehen zu müssen, wie dieser Folklorismus frech »Tradition« genannt wird. Es sieht alles sehr komisch und romantisch aus, etwas, das Seefahrt nie gewesen war.

An dieser Stelle möchte ich nicht in eine Diskussion über den »frommen Betrug« mit historischen Lügen überleiten. Nur ein Kommentar: Es ist nicht nur unsere professionelle Pflicht, historisch korrekt zu sein, sondern auch der Respekt, den wir unseren seefahrenden Vorfahren schulden, die uns leiten sollten, die Geschichte nicht zu fälschen.

Das Fahren und Führen eines Schiffes zum Beispiel aus dem 19. Jahrhundert, das in einem alten Hafen liegt und auch in See geht, kann ehrlicherweise nur historisch korrekt genannt werden – wie das erhaltene Schiff –, wenn die Ausführung der Seemannschaft so nah wie möglich an den historischen Fakten und Bedingungen der Seemannschaft des 19. Jahrhunderts orientiert ist.

Durch die Stille kann ich den Protest hören: »Ist dieser Mann irre? Wie kann er es wagen vorzuschlagen, alles bisher für die Sicherheit auf See Erreichte und unsere geliebte elektronische Ausrüstung zu ignorieren, uns selbst erneut in Gefahr zu begeben?«

Moment mal, singen wir nicht alle die Lieder von unseren seefahrenden Helden? Wie das, wenn wir nicht schätzen und akzeptieren, was sie taten? –Na, also!

Ich versichere Ihnen, ich bin ein »Fan« von Sicherheit auf See. Ich bin bekannt für genaue Einhaltung der Sicherheitsregeln, wenn ich auf See bin. Ich bin weit entfernt davon, ein altmodischer Sturkopf zu sein, der moderne Technik haßt.

Aber mal ehrlich, ist es nicht alarmierend, wie wir uns durch die Natur der See bewegen, unwissend und gleichgültig gegenüber all diesen kleinen Zeichen, welche, wenn beobachtet, bedeutende Unterstützung bei unserer Schiffsführung leisten könnten? Unsere Augen kleben an den Anzeigen der Instrumente. Das fragende, beobachtende Schauen nach draußen ist verloren-

gegangen oder hat sich gewandelt in einen flüchtigen Blick, bestenfalls in ein unsensibles Starren. Klar, wir sehen alle den Himmel, das Wetter, die See, aber nur sehr wenige nehmen wahr, was sie sehen, und sind in der Lage, jedes kleine Stückchen ihrer Beobachtungen in das große Bild fügen.

Auf See so viele sachdienliche Beobachtungen wie möglich zu machen und diese zum richtigen Zeitpunkt einem sinnvollen Zweck zuzuführen, das waren die Grundlagen der Seemannschaft (i.e. Navigation) früherer Tage, gar nicht so lange her. Das ist der Grund, warum die englischen Seeleute ein Lehrgedicht hatten, »The Mariner's Creed« genannt. Sie wußten, daß jedes Schiff im Prinzip von den »three LLL – Log, Lead and Look-out« über die Ozeane geführt wird. Später im 19. Jahrhundert, als die Berechnung der geographischen Breite sicherer wurde, fügte man ein viertes »L« für Latitude hinzu. Den Text möchte ich hier gern zitieren:

*L-L-L-L. The Mariner's Creed.
To be said daily, and acted on always.*

*I understand L-L-L-L to be the symbol or sign
For four things which I must never neglect;
And these things are:
Lead, Log, Latitude and Look-out.
Therefore, I say, use the Lead and Log;
And mind the Latitude and Look-out.*

*I believe in the Lead,
As it warns me against dangers which the eye cannot see.
I believe in the Log,
As it checks my distance run.
I believe in ascertaining the Latitude,
As it helps to define my position.
I believe in the Look-out,
As it warns me against dangers to be seen.*

*The Lead warns me against dangers invisible,
The Log warns me against false distances,
The Latitude helps to define my position,
And the Look-out warns me against dangers visible.*

*And I earnestly resolve, and openly declare,
That as I hope to sail my ship in safety on the ocean,
As I wish to spare the lives of my fellow-creatures at sea,
And as I wish to go in safety all my days,
So will I steadfastly practise that which I believe.*

*And I hereby warn seamen, and tell them
That if they neglect any one of those things,
Either the Lead, the Log, the Latitude or the Look-out,
They or their fellows will some day surely perish.*

Ein Teil des Geheimnisses, die Ozeane hunderte von Jahren erfolgreich zu befahren, war die Routine, mit der diese einfachen Regeln durch jede Wache beachtet wurden. Die Routine ist eine besondere Forderung des »Bekenntnisses«. Im Untertitel wird betont: *To be said daily, and acted on always.*

»Kontinuität« scheint das Schlagwort für frühere Seeleute und heutige Bewahrer alten Erbes zu sein.

Obwohl es keinen Zweifel daran gibt, daß die alten Methoden der Seemannschaft einen Teil der maritimen Geschichte darstellen, mögen Zweifel an deren Wiedereinführung bestehen. Es scheint fraglich, ob das Praktizieren alter Methoden, besonders auf einem Museumsschiff, irgendeinen Sinn macht oder völlig nutzlos und gefährlich ist.

Ich möchte nicht mit meinen eigenen Erfahrungen argumentieren, die ich mit der Anwendung der vier »L-L-L-L« auf Langfahrten mit Yachten ohne Maschine und elektronische Ausrüstung gemacht habe. Ich werde auch nicht mit der Kennerschaft von Mitseglern argumentieren, die erfolgreich mit alten Methoden der Seemannschaft unter realen Bedingungen experimentierten. Sie segelten vor einigen Jahren von den Kanarischen Inseln in die Karibik. Sie fuhren ohne Kompaß, segelten nur nach den Sternen mit einem ständigen Ausguck (Look-out). Drei Jahre wurden für die Vorbereitungen benötigt, für die Recherchen und das Erlernen der Fertigkeiten. Und es funktionierte gut. Um hohe Risiken und Gefahr für das Leben zu vermeiden, gab es natürlich einen »heimlichen Navigator« an Bord. Der war mit allen technischen Instrumenten für die Navigation ausgestattet und sollte besonders beim finalen Landfall helfen. Sie benötigten seine Hilfe nicht.

Für uns Museumsleute ist es ein Fingerzeig und eine Ironie in sich selbst, daß diese Segler ihre Recherchen in Bibliotheken und Archiven von Museen gemacht haben, die über die ganze Welt verteilt sind. Ich weiß, daß wir ein verrücktes Steckenpferd haben, aber eines, das über dreitausend Jahre Berufsbild war.

Ich möchte für die Wiedereinführung alter Seemannschaft plädieren, zumindest um das maritime Erbe zu bewahren. Aber ich argumentiere dafür mit der Meinung der Profis, der Seeleute, welche die intensivsten und schlimmsten Erfahrungen mit der See gemacht haben, den Seenotrettern.

Vor einigen Jahren erhielten acht deutsche Rettungskreuzer-Vorleute, die meisten schon älter und nahe dem Ruhestand, einen Auftrag ihres Vorstandes der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Sie sollten ihre umfänglichen seemannschaftlichen Erfahrungen, die sie im Laufe ihres Dienstes auf See gemacht hatten, schriftlich niederlegen. Das Ansinnen war, ein Buch zu schreiben, das es so vorher noch nicht gegeben hatte. Es sollte ein Lehrbuch für ihre Nachfolger und die jüngeren Vorleute werden. Der Vorstand meinte, daß die jungen Männer, die nur auf Schiffen mit moderner Ausrüstung ausgebildet worden waren, eine Lücke in dem Teil ihrer Seemannschaft hätten, der sehr eng mit der wütend tobenden Natur zu tun hätte.

Jede Gruppe dieses Projektes wußte, daß es »fünf Minuten vor Zwölf« war. Aber sie wollten eher zu spät als nie ihr Wissen weitergeben, zusammen mit dem Bewußtsein ihrer hoch entwickelten Sinne. Um es kurz zu machen, am Ende schrieben sie über die Grundlagen ihrer Seemannschaft. Das Buch wurde kürzlich veröffentlicht.

Eine bemerkenswerte Tatsache ist, daß die acht Autoren die Wiedereinführung der alten Methoden der Seemannschaft nicht »Bewahren der Tradition« nannten, sondern »Notwendigkeit«!

Wenn unter den Profis die professionellsten, die Rettungsmänner, mit bewährter altmodischer Seemannschaft in die Zukunft blicken, dann sollten wir professionellen in-die-Vergangenheit-Blicker wohl in der Lage sein, das Gleiche zu tun. Die »Notwendigkeit« ist das Argument für uns

Museumsleute, die Regeln der vier »L-L-L-L« an Bord unserer alten Schiffe zu praktizieren, weil so auch auf die einfachste Weise das maritime Erbe bewahrt wird.

Vielleicht renne ich offene Türen ein, aber ich bezweifle, daß die Mannschaften auf Museumsschiffen aufgefordert werden, ihre Augen, Ohren, Nasen und die Gefühle, also alle Sinne, einschließlich des sechsten, mit Vorrang gegenüber mechanischen und elektronischen Hilfen zu nutzen. Möglicherweise machen sie mal eine Vorführung alter Seemannschaft zwischen Frühstück und »tea-time«, um die Passagiere zu unterhalten, aber zur dauernden Routine, wie das »Bekenntnis« es fordert, werden die alten Methoden nicht.

Ich fürchte, daß das Wissen darüber, was ein guter alter Ausguck alles zu beobachten und zu vermelden hat, nahezu verschwunden ist. Die Wellen, die Dünung und das Muster ihrer Überschneidungen, Kreuzseen, Brecher, der Wechsel der Brandung und die Farbe des Wassers sind hilfreich zum Finden der relativen Position beim erwarteten Landfall. Vögel künden von der Entfernung zum Land, und geben morgens und abends durch ihren Flug an, auf welchem Kurs es zu finden ist. Einzelne Wolken oder Farbbänderungen in dunstiger Luft zeigen Richtungen zu Inseln unter dem Horizont. Nicht zu vergessen den Wandel des Geruchs. Stetige Winde, besonders die »trade winds«, liefern eine Richtung fürs Steuern, ebenso können die Azimuthe der Sterne als Kompaß Verwendung finden. Die Zenithpunkte der Sterne geben durch ihre Deklination Auskunft über die geographische Breite. Und dies sind nur wenige Beispiele.

Beobachtung des Himmels und der Oberfläche der See bei Tag und bei Nacht ist eine Methode, die bei den seefahrenden Völkern des Pazifiks zu einem hohen Standard der Navigation geführt hat. Aber ähnliche Methoden wurden auch im Orient und bei westlichen Kulturen angewendet. Man erinnere sich nur an die Bewohner rund um das Mittelmeer, an die Wikinger und an die Entdecker. Koppelnavigation ist immer noch die Grundlage jeder Standortberechnung. Jede Gebrauchs-anweisung von modernen Navigationshilfen verweist darauf mit Nachdruck in den ersten Sätzen.

Viele der Fertigkeiten der alten Seemannschaft waren auf empirisches Wissen gegründet. Die Seeleute wußten, daß sie damit erfolgreich waren, aber sie wußten nicht, warum. Die Wissenschaft vom Wetter auf See z.B., die Meteorologie, und somit die Entwicklung der Seewettervorhersage, begann nicht früher als Mitte des 19. Jahrhunderts.

Heute können all diese Beobachtungen mit erheblich mehr wissenschaftlichen Erkenntnissen und einem besseren Verständnis gemacht werden. Um die Beobachtungen kommt man aber dennoch nicht herum. Notwendig sind: ein stetig zuverlässiger Ausguck, ein aufeinander eingespieltes Team am Log und ein standfester Mann am Lot, obwohl es lange Übung braucht, bis man gut ist.

Ich weiß, daß Technik-»Freaks« über meine Wünsche milde lächeln. Aber ich weiß ebenfalls, daß die Durchführung einer »Vier-L-L-L-L-Seemannschaft«, sogenannte »Dampf-Seemannschaft«, aufs Wärmste empfohlen und höchst willkommen ist, wenn in einem Notfall ein Black-out alle technischen Funktionen davongewischt hat. In einem solchen Moment benötigen wir unser Erbe.

Ich denke, eine abschließende Folgerung ist hier überflüssig. Aber ich möchte mit einem begleitenden Zitat enden. Gustav Mahler, der berühmte Komponist und Dirigent, hatte einmal gesagt:

*Tradition ist Bewahren des Feuers,
und nicht die Anbetung der Asche.*

Material and techniques of preservation or: Have we lost our instinctive sense?

Summary

The typical biography of a ship begins with the planning and ends after years of operation without any publicity, unless there is a drama to tell. Few ships are kept as part of our maritime heritage, still sailing or sailing once again. What is more, the present purpose of so-called museum ships is different from the one established at the time of their construction many – sometimes hundreds of – years ago. Today the focus is mainly on the vessel itself, the extant object of maritime history which can be seen and touched. The proper maintenance of the precious object is the foremost task. It seems reasonable to equip such a ship with modern aids and go to sea with her thus. The obvious result, however, is the loss of the fundamental skills and knowledge of seamanship which evolved in the course of centuries among the community of seamen all over the world. This paper argues in favor of preserving not only the vessels but also historical seamanship as an equally valuable aspect of our maritime heritage.

Matériel et techniques de préservation ou bien: avons-nous perdu notre instinct?

Résumé

La biographie typique d'un navire commence lors de la conception, et se termine après des années de service, sans publicité aucune, à moins qu'un drame ne doive être relaté. Quelques navires seront gardés comme notre héritage maritime, à quai ou naviguant encore. Mais le but de ces navires de musée est différent de celui assigné au départ, quelques années ou centaines d'années plus tôt. De nos jours, l'attention est concentrée en grande partie sur le navire lui-même, cette pièce d'histoire maritime conservée que le public peut voir et toucher. L'entretien propre de l'objet précieux est la tâche principale. Naviguer avec lui, équipé de façon moderne, semble raisonnable. Mais le résultat évident en est la perte des connaissances et de l'expérience dans le domaine de la navigation, qui s'étaient enrichies au cours des siècles parmi la communauté des marins à travers le monde entier. Cet article plaide en faveur de la navigation historique, comme une part tout aussi importante de notre héritage maritime que la conservation des navires.